

This Page Is Inserted by IFW Operations
and is not a part of the Official Record

BEST AVAILABLE IMAGES

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images may include (but are not limited to):

- BLACK BORDERS
- TEXT CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES
- FADED TEXT
- ILLEGIBLE TEXT
- SKEWED/SLANTED IMAGES
- COLORED PHOTOS
- BLACK OR VERY BLACK AND WHITE DARK PHOTOS
- GRAY SCALE DOCUMENTS

IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.

**As rescanning documents *will not* correct images,
please do not report the images to the
Image Problem Mailbox.**

Cover for storage space of car hood which hinges from car body

Patent Number: DE19525587
Publication date: 1996-09-19
Inventor(s): SCHMITT HANS-JUERGEN (DE); MAY HERBERT (DE)
Applicant(s):: PORSCHE AG (DE)
Requested Patent: DE19525587
Application Number: DE19951025587 19950713
Priority Number(s): DE19951025587 19950713
IPC Classification: B60J7/20 ; B62D25/12
EC Classification: B60J7/20, B62D25/12
Equivalents:

Abstract

The hood is connected to the vehicle body by a four-bar linkage (13). One of two links (16 and 17) of each four-bar linkage is connected, with its end which faces the vehicle body, to a worm wheel (33) of a worm drive (25) of a drive mechanism (28). The cover (7) of the hood storage space is kept automatically in the closed position, on the one hand by catches (35) and on the other hand by the self braking action of the worm drive. Each four-bar linkage consists of a console (14), which is attached to the cover (7), a bearing block (15) and two links (16, 17).

Data supplied from the esp@cenet database - I2



①9 BUNDESREPUBLIK
DEUTSCHLAND



DEUTSCHES
PATENTAMT

⑫ Patentschrift
⑩ DE 195 25 587 C 1

⑥1 Int. Cl.⁶:
B 60 J 7/20
B 62 D 25/12

②1 Aktenzeichen: 195 25 587.9-21
②2 Anmeldetag: 13. 7. 95
④3 Offenlegungstag: —
④5 Veröffentlichungstag
der Patenterteilung: 19. 9. 96

DE 195 25 587 C 1

Innerhalb von 3 Monaten nach Veröffentlichung der Erteilung kann Einspruch erhoben werden

⑦3 Patentinhaber:
Dr.Ing.h.c. F. Porsche AG, 70435 Stuttgart, DE

⑦2 Erfinder:
Schmitt, Hans-Jürgen, 75417 Mühlacker, DE; May,
Herbert, 74861 Neudenau, DE

⑤6 Für die Beurteilung der Patentfähigkeit
in Betracht gezogene Druckschriften:
DE 44 11 694 A1
DE-Z.: Automobiltechnische Zeitschrift
ATZ 91,1989S. 309-318;

⑤4 Verdeckkastendeckel für ein in einem heckseitigen Verdeckkasten aufnehmbares Verdeck

⑥7 Ein Verdeckkastendeckel für ein in einem heckseitigen Verdeckkasten aufnehmbares Verdeck ist über Scharniere am Aufbau angelenkt und mittels einer motorischen Antriebsvorrichtung von einer Schließstellung in eine Offenstellung bewegbar. Erfindungsgemäß ist der Verdeckkastendeckel an seinen beiden Längsseiten jeweils über ein Viergelenkscharnier mit dem Aufbau verbunden, wobei einer der beiden Lenker jedes Viergelenkscharniers kraftübertragend an ein Schneckenrad eines Schneckengetriebes der Antriebsvorrichtung angebunden ist. Der Verdeckkastendeckel wird einerseits durch die selbsthemmende Ausbildung der Schneckengetriebe und andererseits durch zumindest eine formschlüssige Arretiereinrichtung selbsttätig in seiner Schließstellung gehalten.

DE 195 25 587 C 1

Beschreibung

Die Erfindung befaßt sich mit einem Verdeckkasten-
deckel für ein in einem heckseitigen Verdeckkasten auf-
nehmbares Verdeck.

Bei einem bekannten serienmäßigen Cabriolet mit
halb- oder vollautomatisch betätigtem Verdeck und ein-
nem mit einem Verdeckkastendeckel versehenen Ver-
deckkasten wird der über Scharniere am Aufbau gela-
gerte Verdeckkastendeckel durch ein oder mehrere ver-
oder entriegelbare Schlösser in seiner Schließstellung in
Lage gehalten (ATZ 91 (1989) 8, S. 309—318).

Aus der DE 44 11 694 A1 ist es für sich bekannt, an
Kfz.-Hauben Viergelenkscharniere einzusetzen.

Aufgabe der Erfindung ist es, einen Verdeckkasten-
deckel und seine Anbindung an den Aufbau so weiterzu-
bilden, daß auf die ver- und entriegelbaren Schlösser für
den Verdeckkastendeckel verzichtet werden kann und
dieser trotzdem sicher in seiner Schließstellung in Lage
gehalten ist.

Erfindungsgemäß wird diese Aufgabe durch die
Merkmale des Anspruchs 1 gelöst. Weitere, die Erfindung
in vorteilhafter Weise ausgestaltende Merkmale
sind in den Unteransprüchen enthalten.

Die mit der Erfindung hauptsächlich erzielten Vortei-
le sind darin zu sehen, daß durch die Anordnung von
Viergelenkscharnieren zwischen Aufbau und Verdeck-
kastendeckel sowie von formschlüssigen Arretierein-
richtungen und von selbsthemmenden Schneckengetrie-
ben, die mit Lenkern der Viergelenkscharniere in Wirk-
verbindung stehen, ein Verdeckkastendeckel geschaffen
wird, bei dem auf ein oder mehrere herkömmliche ver-
und entriegelbare Schlösser verzichtet werden kann,
und der Verdeckkastendeckel trotzdem sicher in seiner
geschlossenen Stellung in Lage gehalten ist.

Bei einem vollautomatischen Klappverdeck mit ein-
nem Verdeckkastendeckel entfällt somit der bisherige
Schritt "Ent- bzw. Verriegeln des Verdeckkastendeckels".
Die Bauteile zur Lagerung, Fixierung und Bewe-
gung des Verdeckkastendeckels weisen einen einfachen
Aufbau auf und sind kostengünstig herstellbar.

Bei der Erfindung werden die zur Betätigung des Ver-
deckkastendeckels ohnehin benötigten Bauteile (Vier-
gelenkscharniere, Antriebseinrichtung) zur halb- oder
vollautomatischen Verdecksteuerung benutzt, und an-
stelle der kostenintensiven Schlösser werden einfache,
kostengünstige Arretiereinrichtungen verwendet.

Ein Ausführungsbeispiel der Erfindung ist in der
Zeichnung dargestellt und wird im folgenden näher er-
läutert.

Es zeigt:

Fig. 1 eine Teilseitenansicht eines mit einem Verdeck
versehene Kraftfahrzeugs mit einem heckseitigen Ver-
deckkasten, der durch einen Verdeckkastendeckel ver-
schlossen ist,

Fig. 2 eine perspektivische Ansicht von schräg vorne
auf den geschlossenen Verdeckkastendeckel mit den
Viergelenkscharnieren und der elektrischen Antriebs-
einrichtung und den Arretiereinrichtungen,

Fig. 3 eine perspektivische Ansicht von schräg vorne
auf den geöffneten Verdeckkastendeckel mit den Vier-
gelenkscharnieren und der elektrischen Antriebsein-
richtung und den Arretiereinrichtungen,

Fig. 4 eine Ansicht von der Seite auf den geschlos-
senen Verdeckkastendeckel, ein Viergelenkscharnier und
eine Arretiereinrichtung,

Fig. 5 eine Ansicht von der Seite auf den geöffneten
Verdeckkastendeckel, ein Viergelenkscharnier und eine

Arretiereinrichtung,

Fig. 6 die Einzelheit X der Fig. 5 in größerer Darstel-
lung, wobei das eine Selbsthemmung aufweisende
Schneckengetriebe, die angeschlossene flexible Welle
und ein Lenker des Viergelenkscharniers dargestellt
sind,

Fig. 7 den Schnitt nach der Linie VII-VII der Fig. 6,

Fig. 8 die Teildraufsicht auf eine erste Ausführungs-
form der Arretiereinrichtung,

Fig. 9 eine Teilseitenansicht auf den geschlossenen
Verdeckkastendeckel mit einer zweiten Ausführungs-
form einer Arretiereinrichtung,

Fig. 10 einen Schnitt durch eine weitere Ausführungs-
form einer Arretiereinrichtung.

Fig. 1 zeigt ein durch einen Personenwagen gebilde-
tes Kraftfahrzeug 1, das oberhalb einer Gürtellinie 2 ein
Verdeck 3 aufweist, welches sich in seiner Schließstel-
lung von einem Windschutzscheibenrahmen 4 bis zu
einem Heckbereich 5 erstreckt und mit einer Heckschei-
be 6 versehen ist. Das Verdeck 3 ist von der Schließstel-
lung nach hinten in eine zurückgeklappte Ablagestel-
lung verlagerbar, in der es sich in einem zumindest teil-
weise durch einen Verdeckkastendeckel 7 abgedeckten
heckseitigen Verdeckkasten 8 befindet.

Gemäß Fig. 1 ist das Verdeck 3 als Klapp- oder Falt-
verdeck ausgebildet; es kann sich jedoch auch aus mehr-
eren formsteifen Verdeckabschnitten zusammenset-
zen, die mit einem klappbaren Verdeckgestänge in
Wirkverbindung stehen. Das halb- oder vollautomati-
sche Verdeck 3 wird vom Fahrgastraum 9 aus durch
Drücken eines nicht näher dargestellten Verdeckschal-
ters von der Schließstellung in die Offenstellung bewegt
und umgekehrt. Der Verdeckkastendeckel 7 setzt sich
aus einem querverlaufenden hinteren Abschnitt 10 und
zwei seitlich außenliegenden längsverlaufenden Ab-
schnitten 11 zusammen, wobei die beiden seitlichen Ab-
schnitte 11 und der mittlere Abschnitt 10 in der Drauf-
sicht gesehen etwa zu einer U-Form zusammengesetzt
sind (Fig. 2).

Zur aufbauseitigen Anlenkung des Verdeckkasten-
deckels 7 sind an dessen beiden Längsseiten jeweils
Scharniere 12 vorgesehen, die im Ausführungsbeispiel
durch Viergelenkscharniere 13 gebildet werden. Jedes
Viergelenkscharnier 13 ist etwa in einem mittleren Be-
reich der Längserstreckung des angrenzenden seitlichen
Abschnitts 11 des Verdeckkastendeckels 7 vorgesehen
und setzt sich aus einer am Verdeckkastendeckel 7 befe-
stigten Konsole 14, einem am Aufbau in Lage gehaltenen
Lagerbock 15 und zwei Lenkern 16 und 17 zusam-
men. Die obere Konsole 14 ist an der Unterseite des
Verdeckkastendeckels 7 angeschraubt und weist zwei
vertikal verlaufende, mit Abstand zueinander angeord-
nete Lageraugen 18 und 19 auf, an denen die oberen
Enden 20 bzw. 21 der Lenker 16 bzw. 17 drehbar ange-
lenkt sind (Fig. 4). Die unteren Enden 22 und 23 der
Lenker 16 bzw. 17 sind drehbar mit dem Lagerbock 15
bzw. einer Abtriebswelle 24 eines auf dem Lagerbock 15
angeflanschten Schneckengetriebes 25 verbunden. Der
erste, vorn liegende Lenker 16 ist — in der Seitenansicht
gesehen — etwa geradlinig ausgebildet. In der Drauf-
sicht gesehen ist der Lenker 16 örtlich abgekröpft, denn
das untere Ende 22 liegt weiter außen als das obere
Ende 20. Der zweite, hinten liegende Lenker 17 weist
zumindest abschnittsweise einen bogenförmigen Form-
verlauf auf. In der Schließstellung A des Verdeckkasten-
deckels 7 ist der dem Schneckengetriebe 25 zugekehrte
Endbereich des Lenkers 17 etwa halbkreisförmig nach
unten abgestellt. An diesen halbkreisförmigen Abschnitt

26 ist über einen bogenförmigen Übergang ein geradliniger Endbereich 27 angeschlossen. Durch die konstruktive Auslegung der Lagerpunkte der Viergelenkscharniere 13 wird erreicht, daß sich das hintere Ende des Verdeckkastendeckels 7 bei der Ausfahrbewegung nur leicht schräg zu einer vertikalen Hilfsebene bewegt, wogegen die vorderen Endbereiche des Verdeckkastendeckels 7 entlang einer flachen Bewegungsbahn (etwa unter 30° Neigung zu einer horizontalen Hilfsebene) bewegt werden.

Die elektrische Antriebsvorrichtung 28 für den Verdeckkastendeckel 7 zum selbsttätigen Bewegen von einer Schließstellung A in eine Offenstellung B und umgekehrt umfaßt einen etwa in einer Fahrzeugmittellängsebene C-C angeordneten E-Motor 29, der über zwei flexible Wellen 30 und 30' mit den seitlich außenliegenden Schneckengetrieben 25 in Wirkverbindung steht. Jedes Schneckengetriebe 25 ist an den aufbauseitigen Lagerbock 15 angeflanscht und setzt sich aus einem Gehäuse 31, einer Schnecke 32 und einem Schneckenrad 33 zusammen. Jede Schnecke 32 ist mit dem dem E-Motor abgekehrten Ende der flexiblen Welle 30 bzw. 30' fest verbunden (Fig. 6). Auf der Antriebswelle 24 des Schneckenrades 33 ist außerhalb des Gehäuses 31 eine Mitnehmerverzahnung 34 angeordnet, die mit einem korrespondierend ausgebildeten, aufgesteckten Ende 23 des hinteren Lenkers 17 formschlüssig zusammenwirkt. Die Mitnehmerverzahnung 34 wird durch eine Stirnradverzahnung gebildet (Fig. 6).

Bei Ausfall der elektrischen Betätigung des Verdeckkastendeckels 7 ist eine manuelle Notbetätigung vorgesehen. Diese erfolgt dadurch, daß das zweiteilige Gehäuse 31 des Schneckengetriebes 25 mittels eines Bowdenzuges 49 voneinander getrennt wird und verschwenkbar ist, so daß die Schnecke 32 außer Eingriff mit dem Schneckenrad 33 gelangt. Danach kann der Verdeckkastendeckel 7 manuell bewegt werden. Erfindungsgemäß wird der Verdeckkastendeckel 7 einerseits durch zumindest eine formschlüssige Arretiereinrichtung 35 und andererseits durch die selbsthemmende Ausbildung der Schneckengetriebe 25 selbsttätig in seiner Schließstellung A gehalten. Auf aufwendige kostenintensive Schlösser zur Festlegung des Verdeckkastendeckels 7 kann somit verzichtet werden. Die Selbsthemmung wird durch entsprechende Ausbildung des mittleren Steigungswinkels der Schnecke 32 erzielt.

Das Schneckengetriebe 25 kann am unteren Drehpunkt des vorderen Lenkers 16 oder des hinteren Lenkers 17 angebracht sein. Anstelle des E-Motors 29 und der flexiblen Wellen 30 bzw. 30' ist es auch denkbar, die Antriebsbewegung über ein Zug-Druck-Element (Zug-Druck-Kabel oder Schubstange) einzuleiten (nicht näher dargestellt). Dieses Element würde an einer geeigneten Stelle des Verdeckantriebs bzw. am vorderen oder hinteren Lenker 16 bzw. 17 des Viergelenkscharniers 13 befestigt sein. Durch eine derartige Konstruktion wird ein synchroner Ablauf von Verdeck und Verdeckkastendeckel gewährleistet.

In den Ausführungsbeispielen ist an beiden Längsseiten des Verdeckkastendeckels 7 — in Fahrtrichtung D gesehen und den Viergelenkscharnieren 13 vorgelagert — je eine formschlüssige Arretiereinrichtung 35 für den Verdeckkastendeckel 7 vorgesehen (Fig. 4). Durch die Arretiereinrichtungen 35 wird der Verdeckkastendeckel 7 relativ zum angrenzenden Aufbau zentriert und zumindest in Y- und Z-Richtung festgelegt. Jede Arretiereinrichtung 35 setzt sich aus einer Aufnahme 36 und einem in Schließstellung A des Verdeckkastendeckels 7

mit der Aufnahme 36 formschlüssig zusammenwirkenden Arretierglied 37 zusammen. Die Aufnahme 36 ist aufbauseitig angeordnet, das Arretierglied 37 am Verdeckkastendeckel 7. Diese Anordnung kann auch umgekehrt vorgesehen werden. Gemäß den Fig. 4 und 5 wird jedes Arretierglied 37 durch ein an der Unterseite des Verdeckkastendeckels 7 befestigtes plattenförmiges Bauteil gebildet, das sich aus zwei winkelig aneinandergesetzten Abschnitten 38 und 39 zusammensetzt. Der erste Abschnitt 38 verläuft in Richtung der Längserstreckung des Verdeckkastendeckels 7, wogegen der zweite, in die Aufnahme 36 eingreifende Abschnitt 39 schräg nach vorne und unten gerichtet ist. Der zweite Abschnitt 39 weist in der Draufsicht gesehen einen schräg verlaufenden vorderen Abschnitt 40 auf (Fig. 8; Fixierung in X-, Y- und Z-Richtung).

Die aufbauseitige Aufnahme 36 ist mit einem stufenförmigen Hinterschnitt 41 versehen, der sich aus einem etwa horizontalen ersten Abschnitt 42 und einem schräg verlaufenden zweiten Abschnitt 43 zusammensetzt. Der schräge Verlauf des zweiten Abschnittes 43 geht etwa in Richtung der Bewegungsbahn des vorderen Endes des Verdeckkastendeckels 7. Die Aufnahme 36 ist in der Draufsicht gesehen dem Abschnitt 40 des Arretiergliedes 37 angepaßt. Das Arretierglied 37 und die Aufnahme 36 können durch separat hergestellte Bauteile gebildet werden; es besteht jedoch auch die Möglichkeit, daß das Arretierglied 37 mit der Konsole 14 und die Aufnahme 36 mit dem Lagerbock 15 einstückig ausgebildet sind. Dadurch wird die Einstellbarkeit bei der Montage vereinfacht.

Gemäß einem weiteren Ausführungsbeispiel wird das Arretierglied 37 durch einen zylindrischen Fangzapfen 44 gebildet, der an seinem freien Ende kegel- oder kegeltumpfförmig ausgebildet ist. Die Aufnahme 36 umfaßt eine zylindrische Öffnung 45 für den Fangzapfen 44, wobei zum besseren Einführen des Fangzapfens 44 der Öffnung 45 eine trichterförmige Erweiterung 46 vorge-lagert ist (Fig. 9).

Bei einem anderen Ausführungsbeispiel kann bei der Arretiereinrichtung 35 die Fixierung in X-Richtung entfallen (Fig. 10). Damit muß das Arretierglied 37' beim Einbau nicht mehr gegenüber dem Teil 36' in X-Richtung justiert werden. Bei dieser Konstruktion weist das am Verdeckkastendeckel 7 befestigte Arretierglied 37' eine nach unten vorstehende, etwa V-förmige Anfor-mung 47 auf, die in Schließstellung A des Verdeckkastendeckels 7 in eine korrespondierend ausgebildete Mulde 48 der aufbauseitig in Lage gehaltenen Aufnahme 36' eingreift (Arretierung nur in Y- und Z-Richtung).

Patentansprüche

1. Verdeckkastendeckel für ein in einem heckseitigen Verdeckkasten aufnehmbares Verdeck, der über Scharniere am Fahrzeug-Aufbau angelenkt und mittels einer motorischen Antriebsvorrichtung von einer Schließstellung in eine Offenstellung bewegbar und in seiner Schließstellung festlegbar ist, der ferner an seinen beiden Längsseiten jeweils über ein Viergelenkscharnier (13) mit dem Aufbau verbunden ist, wobei einer von zwei Lenkern (16 und 17) jedes Viergelenkscharnieres (13) mit seinem dem Aufbau zugekehrten Ende kraftübertragend an ein Schneckenrad (33) eines Schneckengetriebes (25) der Antriebsvorrichtung (28) angebunden ist und wobei der Verdeckkastendeckel (7) einerseits durch zumindest eine formschlüssige Arre-

tiereinrichtung (35 bzw. 35') und andererseits durch die selbsthemmende Ausbildung der Schneckengetriebe (25) selbsttätig in seiner Schließstellung (A) gehalten wird.

2. Verdeckkastendeckel nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß jedes Viergelenkscharnier (13) aus einer am Verdeckkastendeckel (7) befestigten Konsole (14), einem am Aufbau in Lage gehaltenen Lagerbock (15) und den zwei Lenkern (16 und 17) zusammengesetzt ist, wobei die einen Enden (20 bzw. 21) der Lenker (16 und 17) drehbar mit der Konsole (14) und die anderen Enden (22 bzw. 23) mit dem Lagerbock (15) bzw. einer Abtriebswelle (24) der Schneckengetriebe (25) verbunden sind.

3. Verdeckkastendeckel nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, daß die ersten, vorne liegenden Lenker (16) in der Seitenansicht gesehen geradlinig ausgebildet sind, wogegen die zweiten hintenliegenden Lenker (17) in der Seitenansicht gesehen zumindest abschnittsweise einen bogenförmigen Abschnitt (26) aufweisen.

4. Verdeckkastendeckel nach einem der Ansprüche 1 bis 3, dadurch gekennzeichnet, daß beide Lenker (16 und 17) — in der Draufsicht gesehen — abgekröpft sind, wobei die unteren Enden (22 bzw. 23) weiter außen liegen als die oberen Enden (20 bzw. 21) der beiden Lenker (16 und 17).

5. Verdeckkastendeckel nach einem der Ansprüche 2 bis 4, dadurch gekennzeichnet, daß an jeden aufbauseitigen Lagerbock (15) ein Schneckengetriebe (25) angeflanscht ist, wobei eine Mitnehmerverzahnung (34) des Schneckenrades (33) mit einem Ende (23) eines Lenkers (z. B. 17) des Viergelenkscharniers (13) formschlüssig verbunden ist.

6. Verdeckkastendeckel nach einem der Ansprüche 1 bis 5, dadurch gekennzeichnet, daß eine elektrische Antriebsvorrichtung (28) für den Verdeckkastendeckel (7) mit einem etwa mittig angeordneten, am Aufbau befestigten E-Motor (29) vorgesehen ist, von dem aus zwei flexible Wellen (30, 30') zu den seitlich außenliegenden Schneckengetrieben (25) verlaufen, wobei jede flexible Welle (30, 30') an eine Schnecke (32) des jeweiligen Schneckengetriebes (25) angeschlossen ist.

7. Verdeckkastendeckel nach einem der vorangehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß eine manuelle Notbetätigung für den Verdeckkastendeckel (7) vorgesehen ist.

8. Verdeckkastendeckel nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß an beiden Längsseiten des Verdeckkastendeckels (7) — in Fahrtrichtung gesehen — den Viergelenkscharnieren (13) vorgelagert je eine formschlüssige Arretiereinrichtung (35 bzw. 35') für den Verdeckkastendeckel (7) vorgesehen ist, wobei mittels der Arretiereinrichtungen (35 bzw. 35') auch ein Zentrieren des Verdeckkastendeckels (7) relativ zum angrenzenden Aufbau erfolgt.

9. Verdeckkastendeckel nach Anspruch 8, dadurch gekennzeichnet, daß sich jede Arretiereinrichtung (35 bzw. 35') aus einer Aufnahme (36 bzw. 36') und einem in Schließstellung (A) des Verdeckkastendeckels (7) mit der Aufnahme (36 bzw. 36') formschlüssig zusammenwirkenden Arretierglied (37 bzw. 37') zusammensetzt.

10. Verdeckkastendeckel nach Anspruch 9, dadurch gekennzeichnet, daß die Aufnahme (36 bzw. 36') aufbauseitig angeordnet ist und daß das Arretier-

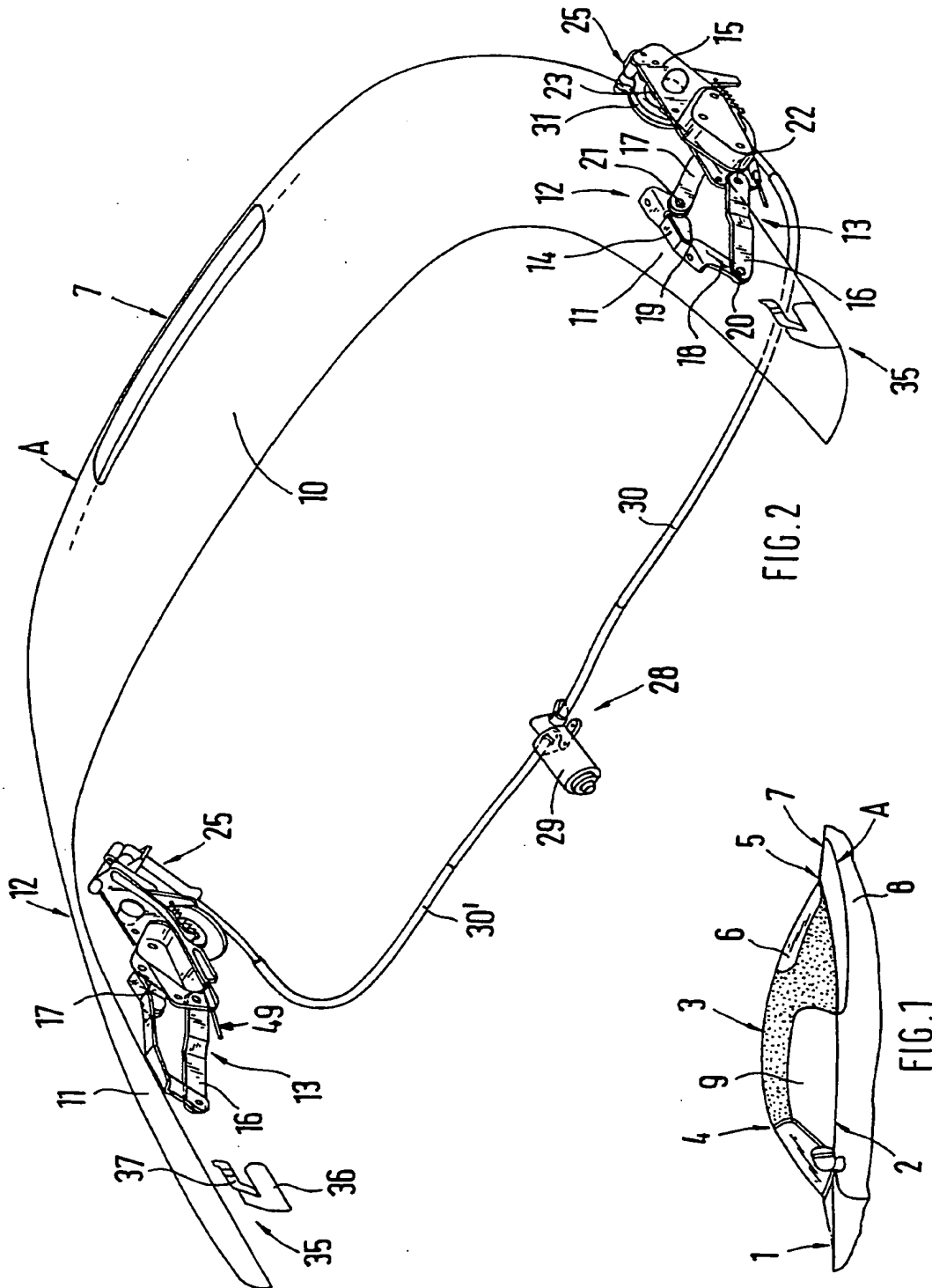
glied (37 bzw. 37') deckelseitig angebracht ist.

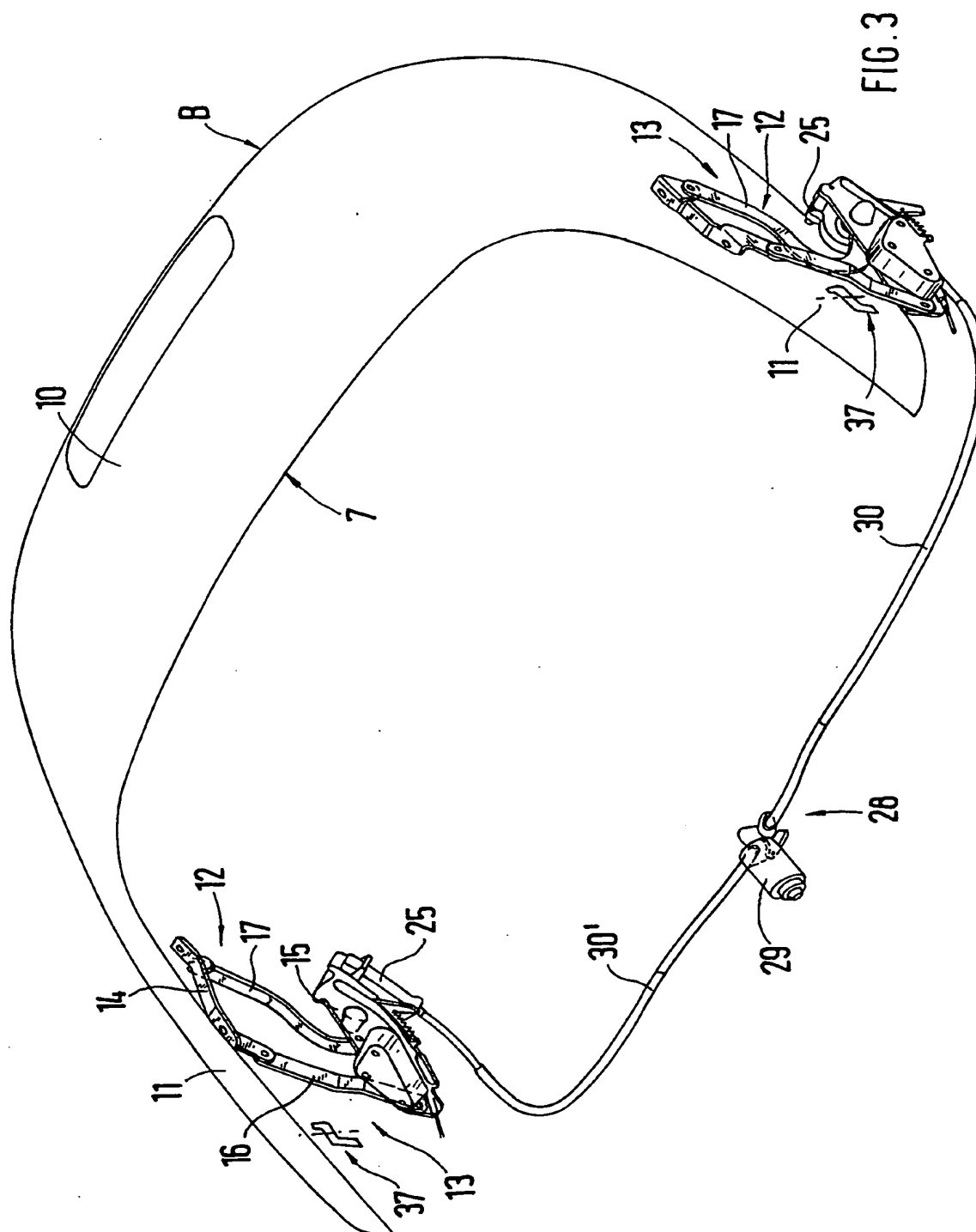
11. Verdeckkastendeckel nach einem der Ansprüche 8 bis 10, dadurch gekennzeichnet, daß jedes Arretierglied (37) durch ein an der Unterseite des Verdeckkastendeckels (7) befestigtes Bauteil gebildet wird, das sich aus zwei winkelig aneinandergesetzten Abschnitten (38 und 39) zusammensetzt, wobei der erste Abschnitt (38) in Richtung der Längserstreckung des Verdeckkastendeckels (7) verläuft, wogegen der zweite in die Aufnahme (36) eingreifende Abschnitt (39) schräg nach unten und vorne gerichtet ist und daß der zweite Abschnitt (39) in der Draufsicht gesehen einen schräg verlaufenden vorderen Beschnitt (40) aufweist.

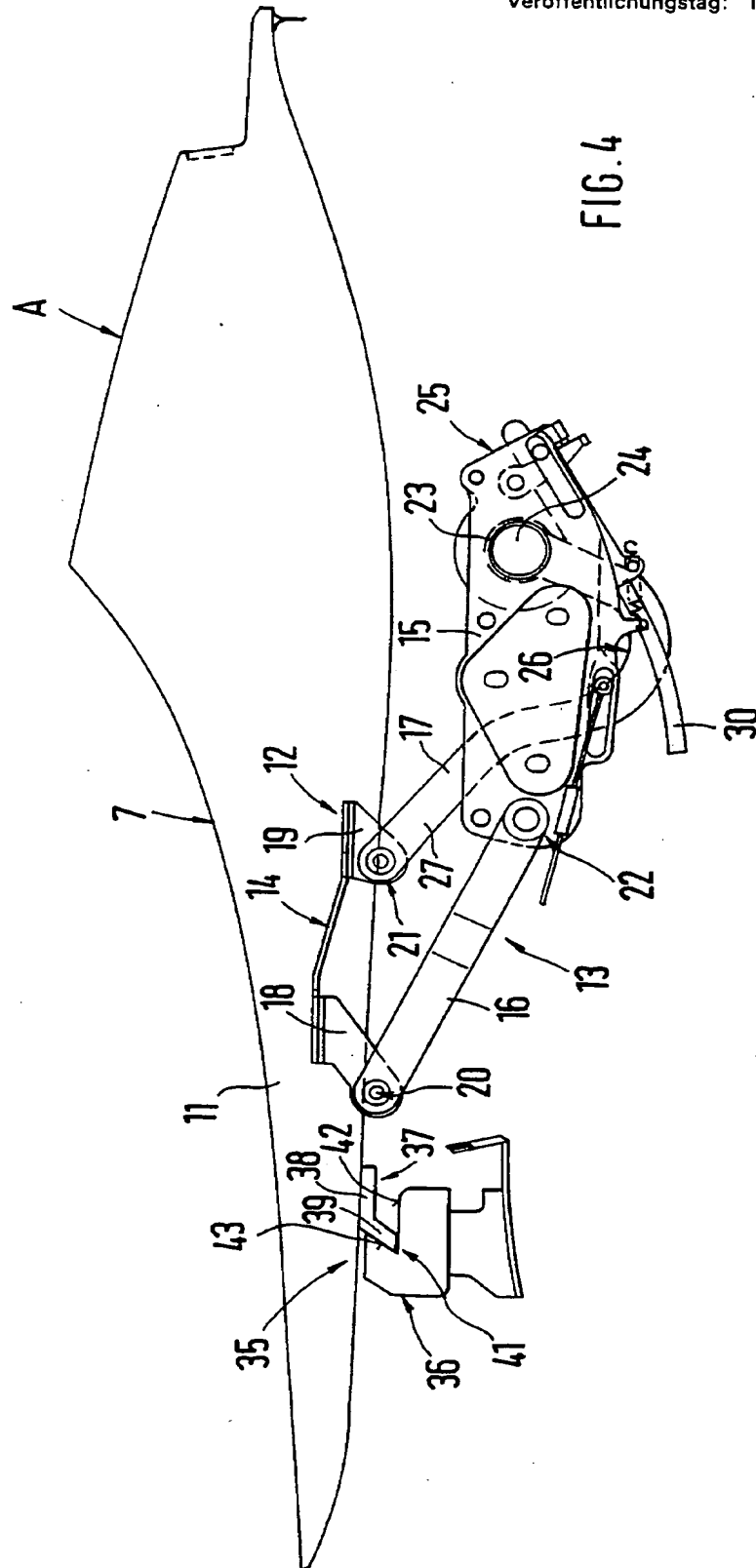
12. Verdeckkastendeckel nach einem der Ansprüche 8 bis 11, dadurch gekennzeichnet, daß die Aufnahme (36) einen stufenförmigen Hinterschnitt (41) aufweist, der in der Draufsicht gesehen dem Beschnitt (40) des Arretiergliedes (37) angepaßt ist.

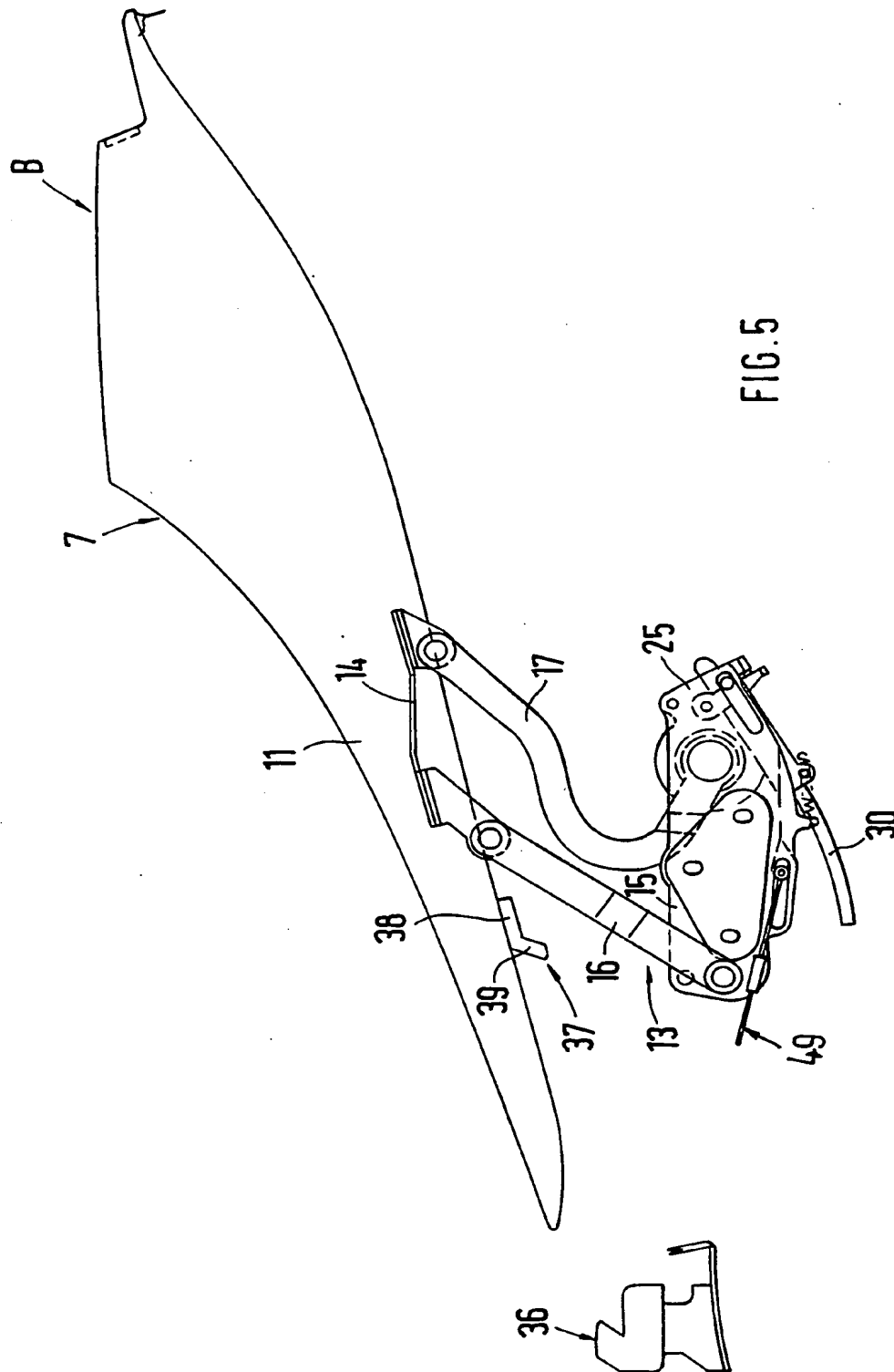
13. Verdeckkastendeckel nach einem der Ansprüche 8 bis 12, dadurch gekennzeichnet, daß die Arretiereinrichtung (35') ein am Verdeckkastendeckel (7) befestigtes Arretierglied (37') mit einer nach unten vorstehenden etwa V-förmigen Anformung (47) umfaßt, die in Schließstellung (A) des Verdeckkastendeckels (7) in eine korrespondierende Mulde (48) der aufbauseitig in Lage gehaltenen Aufnahme (36') formschlüssig eingreift.

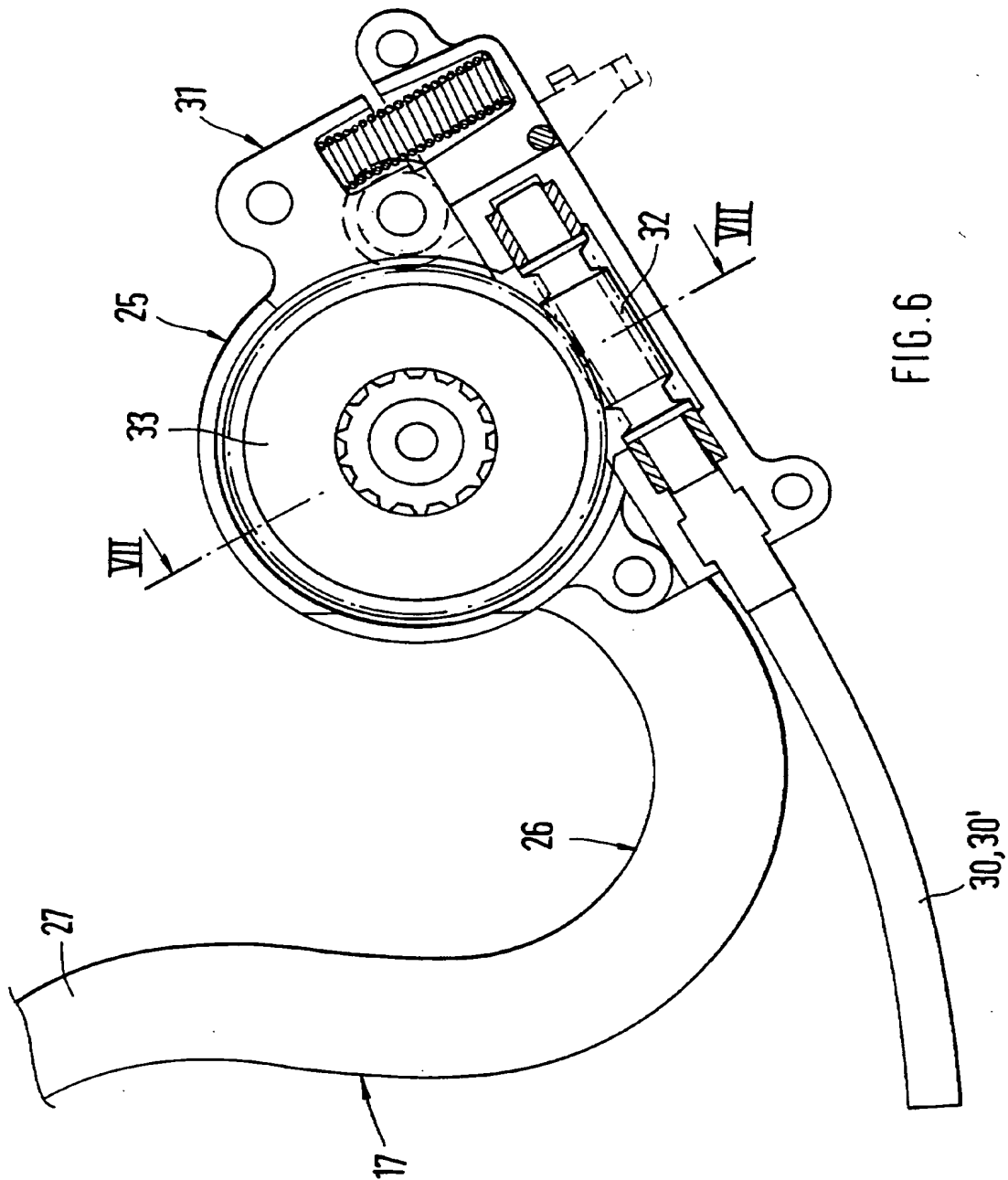
Hierzu 7 Seite(n) Zeichnungen











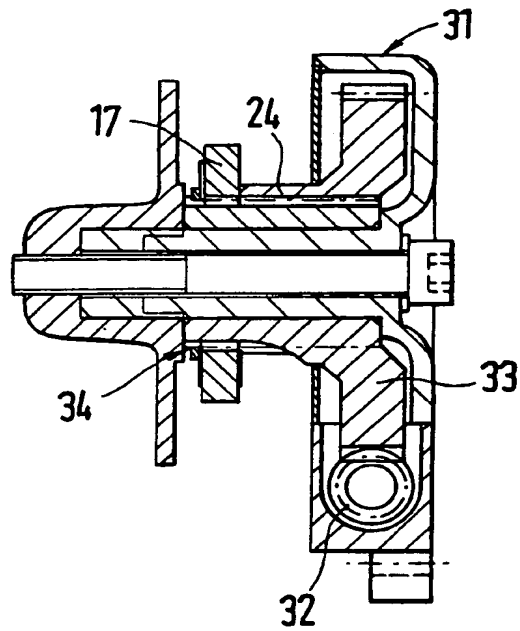


FIG. 7

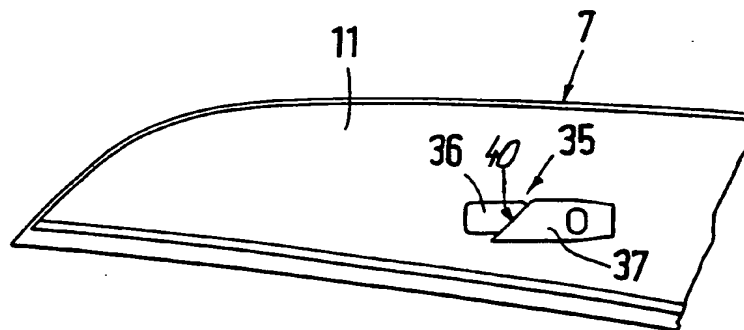


FIG. 8

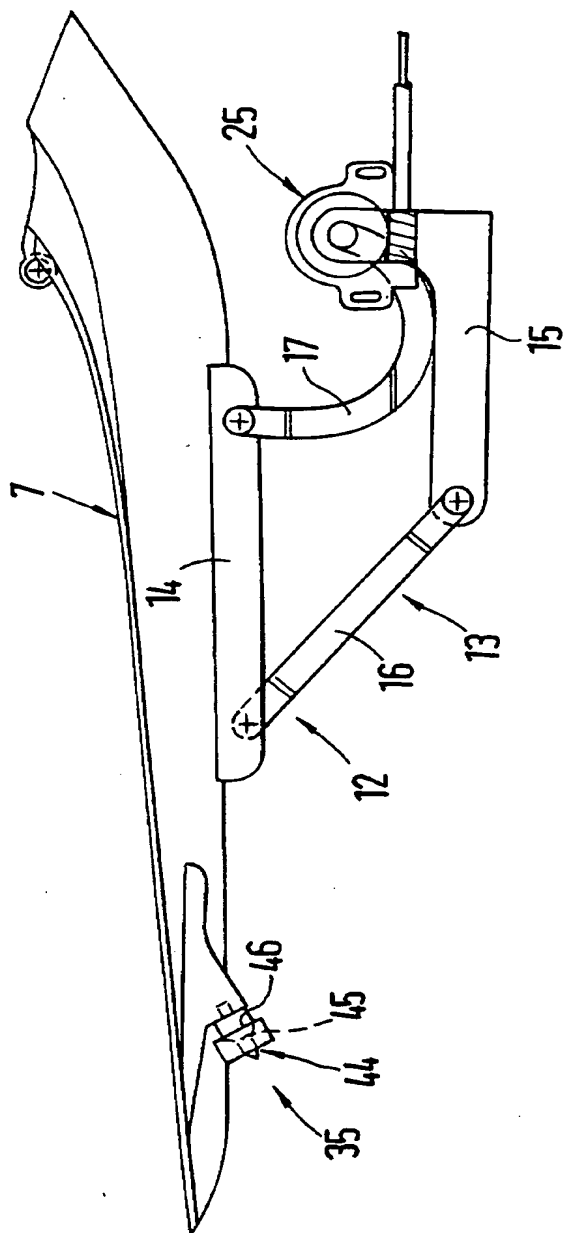


FIG. 9

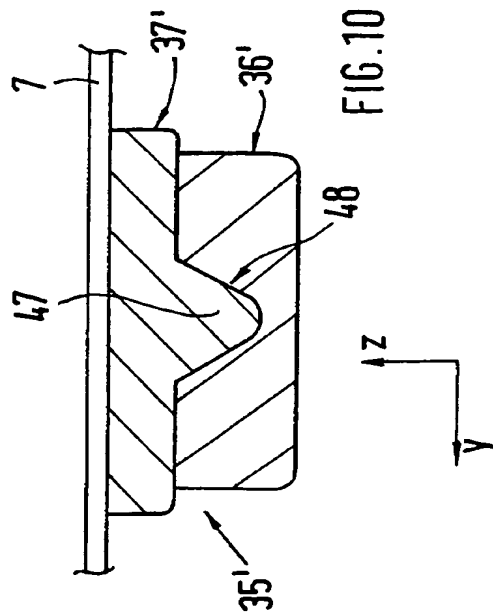


FIG. 10